

An American Affair

Hoewel elke TVR op zich al bijzonder is, zijn sommige TVRs nog meer apart dan andere. Denk maar aan de SEs, limited editions en prototypes. TVR collectioneur Jos Wymeersch heeft echter een zo mogelijk nog uniekere TVR: een racewagen waarmee één van de grootste racepiloten allertijden heeft deelgenomen aan één van de meest prestigieuze races uit de geschiedenis. Na meer dan 40 jaar geduld uitoefenen kon Jos in 2016 eindelijk de TVR Grantura Mk III waarmee Mark Donohue in 1963 deelnam aan de Sebring 12 Hours verwerven. Hij liet hem meteen perfect restaureren tot endurance racer en rijdt er sindsdien jaarlijks de Spa Six Hours mee. In dit artikel blikken we terug op de zestigjarige geschiedenis van Grantura n°51.

<u>If you're going to think big, why not start with a bang</u>



De vroege jaren '60 betekenden voor TVR uiterst onrustige tijden, waarin een wispelturig en wisselend management met allerhande ingrepen en diverse bedrijfsconstructies het hoofd trachtte te bieden aan opeenvolgende tegenslagen en financiële onzekerheden. Zo werd onder meer het bestaande Layton Sports Cars in 1962 hervormd tot TVR Cars, met aan het hoofd Keith Aitchison en Bryan Hopton. Toch was Hopton overtuigd dat TVR, net zoals menig andere sportwagenfabrikant destijds, een plaats verdiende in de internationale autosport, en hij trok hiervoor zelfs een competitiemanager aan, Ken Richardson.

TVR zag het van begin af aan groots en verscheepte in het voorjaar van 1962 drie lightweight Grantura MkIIAs naar de Verenigde Staten om deel te nemen aan de befaamde Sebring 12 Hours. Op 24 maart kwamen de drie witte/groen gestreepte Granturas met 1.588 cc MG motor tussen 62 andere deelnemers aan de start in Florida.



De verwachtingen voor de nummers 54, 55 en 56 waren hooggespannen, maar zouden slechts gedeeltelijk kunnen worden ingelost. Peter Bolton/Mike Rotschild verdwenen met het n°54 na 23 ronden als eerste TVR uit de wedstrijd, ten gevolge van een achterasbreuk. Na 56 ronden dienden Ray Cuomo/Fred Darling/Jack Jacobs met het n° 56 de strijd te staken. Maar een zekere Mark Donohue en Jay Signore bleven met het n°55 de volle 12 uren doorgaan en finishten op een 25ste plaats in het algemeen klassement. Met 163 afgelegde ronden bleven ze 25 ronden achter op de klassewinnende Porsche Abarth van Dan Gurney en 43 ronden achter de winnende Ferrari 250TR van Lucien Bianchi. Dat was, in een race waar de helft van de starters uitviel, toch wel een opmerkelijke prestatie.

Ondanks dit eerste – zij het bescheiden – succes in een internationale uithoudingsrace, was niet iedereen bij TVR overtuigd van de noodzaak van het racen. Vooral de eraan verbonden buitensporige reis-, transport- en verblijfskosten zorgden samen met een reeks andere gebeurtenissen voor veel interne onenigheid, in die mate zelfs dat Trevor Wilkinson in april 1962 de onderneming zou verlaten. Toch bleef TVR doorgaan met internationale autosport, met deelnames onder meer in de Tulpenrally en de 24 Heures du Mans. Vooral die laatste race draaide uit op een sisser, want oververhittingsproblemen dwongen Peter Bolton met het n°31 al na 3 ronden tot opgave.



TVR liet zich echter niet uit het lood slaan door het magere resultaat (ook al omdat ze in het VK wel sportieve successen boekten) en stuurde begin 1963 opnieuw drie Granturas naar Amerika voor een tweede deelname aan de Sebring 12 Hours. Het circuit van de Sebring International Raceway was aangelegd op de voormalige US Air Force luchtmachtbasis Hendrick's Field, oorspronkelijk ontworpen voor de B-17 bommenwerpers uit de Tweede Wereldoorlog. Vandaar beschikte het over twee uitzonderlijk lange runways die mee in de layout werden opgenomen en tot de jaren '80 deel uitmaakten van de omloop. Op 31 december 1950 vond de eerste race plaats op het 5,2 miles lange circuit, in de vorm van de 6 uren durende Sam Collier Memorial GP. Pas na de introductie van de Sebring 12 Hours in 1952, inclusief een start van het Le Mans type, verwierf het circuit internationale naam en faam en werd het decor van talrijke "Ford vs Ferrari battles" in de volgende twee decennia.

SHELL PRESENTS

OFFICIAL SEBRING ENTRY LIST

SHELL

THE FLORIDA INTERNATIONAL 12 HOUR GRAND PRIX OF ENDURANCE *

Starts 10:00 AM.—March 23, 1963

Car No.	Make	Disp.	Class	Entrant	Drivers
1	CORVETTE	5360	GT 14/15	Grady Davis Pittsburgh, Pa.	Dick Thompson Don Yenko
2	CORVETTE	5360	GT 14/15	Grady Davis Pittsburgh, Pa.	M. R. J. Wyllie Duncan Black
3	CORVETTE	5360	GT 14/15	Johnson Chevrolet Dallas, Tex.	Delmo Johnson Jr. D. L. Morgan
4	CORVETTE	5360	GT 14/15	Ralph Salyer Hammond, Ind.	Ralph Salyer Roy Kumnick
5	CORVETTE	5360	GT 14/15	Nickey Chevrolet Chicago, Ill.	A. J. Foyt Parnelli Jones
6	CORVETTE	5360	GT 14/15	Dixie Motors McDonough, Ga.	George Robertson Johnny Allen
7	CORVETTE	5360	GT 14/15	Green Chevrolet Seattle, Wash.	Jerry Grant Don Campbell
8	PONTIAC	5340	P	Meisterbrau Racing Chicago, Ill.	Harry Heuer Jeff Houghton
9	CHAPARRAL	4999	P	Chaparral Cars Midland, Tex.	Jim Hall Hap Sharp
10	CHAPARRAL	4999	P	Chaparral Cars Midland, Tex.	Ronnie Hissom Bob Donner
11	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	Holman & Moody Charlotte, N. C.	Peter Jopp Jocko Maggiacomo
12	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	Ed Hugus Pittsburgh, Pa.	Ed Hugus
14	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	Shelby American Venice, Cal.	Phil Hill Dan Gurney
15	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	Shelby American Venice, Cal.	Ken Miles Lew Spencer
16	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	Shelby American Venice, Cal.	Dave McDonald Fireball Roberts
17R	SHELBY COBRA	4727	GT 14/15	George Reed Midlothian, Ill	George Reed
18	FERRARI	3998	P	N.A.R.T. New York, N. Y.	Pedro Rodriguez Graham Hill
19	FERRARI	3998	P	Sefac Ferrari Modena, Italy	John Surtees Nino Vacarella
20	JAGUAR	3785	GT 13	Briggs Cunningham New York, N. Y.	Walt Hansgen Bruce McLaren
21	JAGUAR	3785	GT 13	Briggs Cunningham New York, N. Y.	Paul Richards Bill Kimberly
22	JAGUAR	3785	GT 13	Briggs Cunningham New York, N. Y.	Briggs Cunningham John Fitch
23	JAGUAR	3785	GT 13	Kjelle Quavle San Francisco, Cal.	Ed Leslie
24	FERRARI	2998	GT 12	Mecom Racing Houston, Tex.	Roger Penske Augie Pabst
25	FERRARI	2953	GT 12	Rosebud Racing Victoria, Tex.	Innes Ireland Richie Ginther
26	FERRARI	2953	GT 12	Republic of Argentina Buenos Aires, Arg.	Juan Manuel Bordeau Carlo Abate
27	FERRARI	2953	GT 12	N.A.R.T. New York, N. Y.	Doug Thiem Charles Hayes
28	FERRARI	2953	GT 12	N.A.R.T. New York, N. Y.	Bob Fulp Joachim Bonnier
29R	FERRARI	2953	GT 12	David Piper London, England	David Piper
30	FERRARI	2953	P	Sefac Ferrari Modena, Italy	Lorenzo Bandini Willy Mairesse
31	FERRARI	2953	P	Sefac Ferrari Modena, Italy	Mike Parkes Ludovico Scarfiotti
32	FERRARI	2953	P	N.A.R.T. New York, N. Y.	Bob Grossman Fabrizio Serena
33	AUSTIN-HEALEY	2912	P	Donald Healey Warwickshire, Eng.	Bobby Olthoff Ronnie Bucknum
34	AUSTIN-HEALEY	2912	P	Donald Healey Warwickshire, Eng.	Paddy Hopkirk Donald Morley
35	LANCIA	2458	GT 11	Oklahoma A.R.C. Kansas City, Oklahoma	Anatony Aratunoff William Pryor
36	TRIUMPH	2138	GT 11	Standard Triumph New York, N. Y.	Peter Bolton Mike Rothschild
37	TRIUMPH	2138	GT 11	Standard Triumph New York, N. Y.	Robert Tullius Dana Kellner
38	TRIUMPH	2138	GT 11	Standard Triumph New York, N. Y.	Charles Gates Robert Cole
39R	TRIUMPH	2138	GT 11	George Waltman New York, N. Y.	George Waltman
40	TRIUMPH	1998	P	Keymo Motors Miami, Fla.	Charlie Kolb
41	MORGAN	2138	GT 11	Morgan Motors Malverne, Eng.	Alton Rogers Richard Holquist
42M	MORGAN	2138	GT 11	Arch McNeill New York, N. Y.	Arch McNeill Bill Claren
43	PORSCHE	1966	GT 10	Porsche Eng. Stutgart, Germany	Johnny Allen Edgar Barthe
44	PORSCHE	1966	GT 10	Porsche Eng. Stuttgart, Germany	Don Campbell Bob Holbert
45	PORSCHE	1966	GT 10	Brumos Porsche Jacksonville, Fla.	Don Wester Lin Coleman
46	PORSCHE	1966	GT 10	Puerto Rico Racing San Juan, P. R.	Bob Stoddard Victor Merino
47	MGB	1790	GT 10	Ecurie Safety Fast Abingdon, Eng.	Rafael Rosales Jim Parkinson
48	MGB	1790	GT 10	Ecurie Safety Fast Abingdon, Eng.	Jack Flaherty Denise McCluggage
49	VOLVO	1780	GT 10	Hugus Port Washington, N. Y.	Christobel Carlisle Art Riley
50	SABRA	1703	GT 10	Autocars Ltd. Haifa, Israel	Edmund Hessert James Diaz
51	TVR	1622	GT 10	RM IMPORTS New York, N. Y.	Mark Donohue Jerry Segerman
52	TVR	1622	GT 10	RM IMPORTS New York, N. Y.	Dick Semko George McClure
53	TVR	1622	GT 10	RM IMPORTS New York, N. Y.	Ben Warren Jere Mosiman
54	SUNBEAM ALPINE	1592	GT 9	Sports Car Graphic Hollywood, Calif.	Jerry Titus Dave Jordan
55	SUNBEAM ALPINE	1592	GT 9	Filippo Theodoli New York, N. Y.	Filippo Theodoli William Kneeland
56	OSCA	1592	GT 9	Robert Publicker Ft. Lauderdale, Fla.	Robert Publicker Burrel Besancou
57	OSCA	1592	GT 9	N.A.R.T. New York, N. Y.	Bob Fleming Ray Heppenstall
58	PORSCHE ABARTH	1588	GT 9	Porsche Car Imports Chicago, Ill.	Don Sesslar Chuck Cassell
59	ALFA ROMEO	1290	GT 7/8	Swanson-Durant Clearwater, Fla.	Ross Durant Art Swanson
60	SIMCA ABARTH	1288	GT 7/8	Abarth Corse Torino, Italy	Hans Hermann Mauro Bianchi
61	SIMCA ABARTH	1288	GT 7/8	Abarth Corse Torino, Italy	Jean Guichet Pierre Nobiet
62	SIMCA ABARTH	1288	GT 7/8	Abarth Corse Torino, Italy	Tony Spychinger
63	SIMCA ABARTH	1288	GT 7/8	Track & Traffic Montreal, Can.	Peter Lerch Norm Namerow
64R	SIMCA ABARTH	1288	GT 7/8	Abarth Corse Torino, Italy	To be nominated
65	LOTUS	1221	GT 7/8	Don Hulette Van Nuys, Cal.	Don Hulette Burk Weidner
66R	LOTUS	1221	GT 7/8	Lee Lilley Miami, Fla.	Lee Lilley Edward Graham
67	LOTUS	1221	GT 7/8	John Bentley Cocoa, Fla.	John Bentley Jack Gordon
68	AUSTIN-COOPER	1098	P	Fred Royston Philadelphia, Pa.	Grant Clark Gordon Browne
69	AUSTIN HEALEY	1089	P	Donald Healey Malverne, Eng.	John Colgate Clive Baker
70	ASA	1032	P	Scuderia A.S.A. Milano, Italy	Georgio Bassi Giancarlo Facetti
71	RENE BONNET	996	P	Howard Hanna Newton Square, Pa.	Howard Hanna Dick Toland

Notes: GT: Grand Touring
P: Prototype
R: Reserve

* Entry list for supporting events March 21/22 in separate insert sheet.

Mysterieuze FIA koffer

Dit keer werden de Granturas MkIII met 1.622 MG motor niet ingeschreven door TVR uit Blackpool, maar door R.M. Imports uit New York. Ze verschenen dan ook in een traditionele Amerikaanse wit/blauw/rode kleurencombinatie op het circuit. Een artikel in Car and Driver van juni 1963 maakt melding van een opmerkelijk feit tijdens de scrutineering. De FIA hanteerde naar verluid een modelkoffer waarmee de toegang tot de aantoonbare bagageruimte werd gecontroleerd. De eenvoudige roll bar achter de zetels zat echter in de weg en vermits er geen regels waren over de roll bar zelf, werd deze gewoon verwijderd. "Case closed, simple times."

Mark Dononhue's TVR



Op een frisse en bewolkte 23 maart 1963 stonden twee van de drie Granturas op de startgrid: het n°51 van Mark Donohue/Gerry Sagerman en het n°53 van George McClure/Dick Semco. De startlijst van de race leest als een onwaarschijnlijke inventaris van de meest legendarische namen in de autosportgeschiedenis, met onder meer John Surtees, Graham Hill, Pedro Rodriguez, Richie Ginther, Bruce McLaren, Dan Gurney, Ken Miles, Phil Hill, Jim Hall, Roger Penske, … Tussen hen bevond zich dus ook Mark Donohue, een 26-jarige racepiloot aan het begin van zijn indrukwekkende racecarrière. Als absolute ster bij Penske Racing zou hij later uitgroeien tot één van de meest getalenteerde en veelzijdige piloten uit de geschiedenis, met successen in de meest diverse kampioenschappen en races, zoals de Daytona 24 Hours, Indy 500, CanAm, … tot zijn carrière tot een abrupt einde kwam na een ongeluk bij de training van de F1 GP van Oostenrijk in 1975.

Het gezegde gaat "for he who does not play, will not win", maar het tweede Sebring avontuur werd weerom geen succes. Beide Granturas verdwenen binnen het uur al uit de wedstrijd. Mark Donohue in n°51 werd door motorpech tot opgave gedwongen; n°53 ging in de Hairpin uit de bocht. De bekende foto waarop de TVR op een zandheuvel staat en de Corvette van A.J. Foyt de hoek omdraait, is gemakkelijk terug te vinden op het internet. Vermits de persaandacht toen vooral uitging naar de heldenstrijd tussen de zes Ferraris vooraan het startveld en de race van korte duur was voor TVR, dreigde de tweede Sebring race een vergeten gebeurtenis te worden. Toch hebben enkele magazines, onder meer Car and Driver, Autosport, Track & Traffic en Auto Italiana de Granturas vermeld in hun raceverslagen, terwijl enkele schaarse foto's de race documenteren.



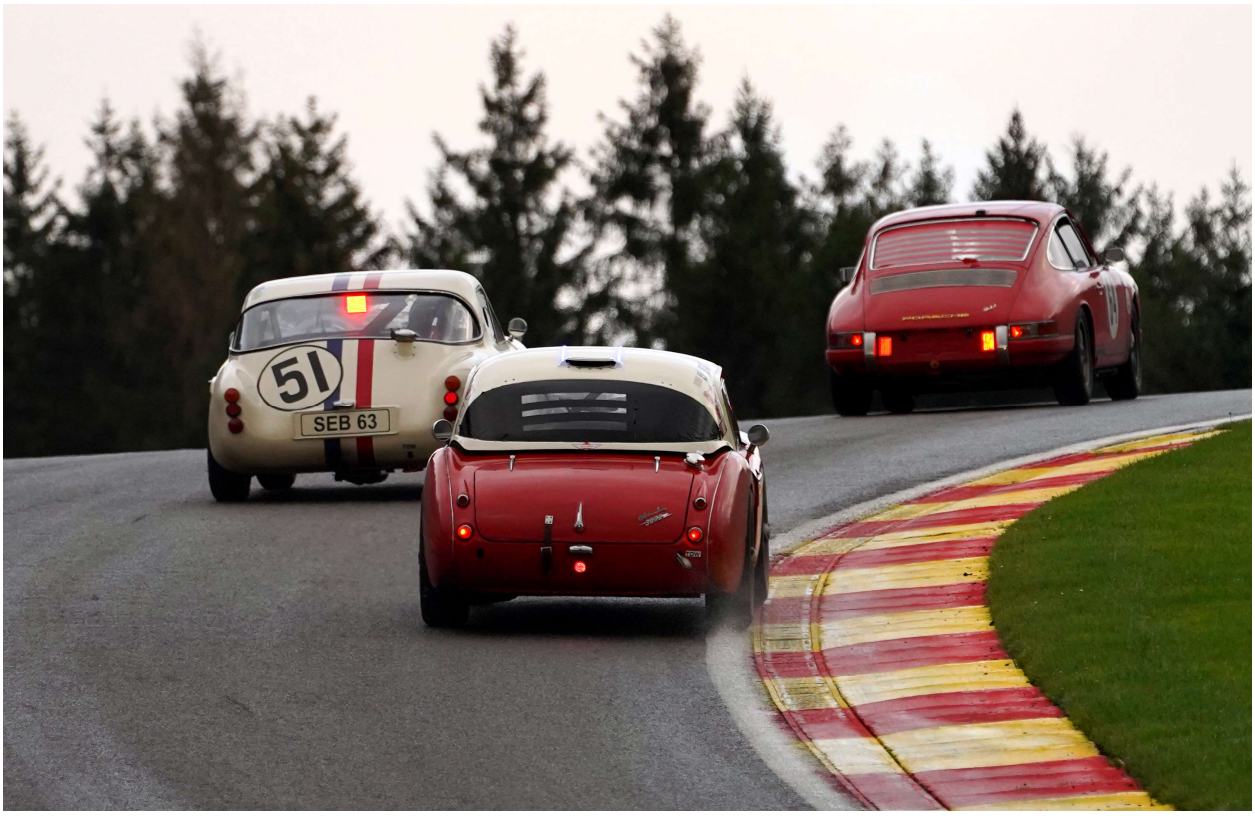


Van barnfind tot FIA racer

Na de Sebring race werd de Grantura n°51 nog een kleine tien jaar ingezet in diverse regionale race- en hillclimb-kampioenschappen in de V.S., tot de toenmalige laatste eigenaar hem in de vroege jaren ’70 opborg in zijn garage. Hoewel Jos Wymeersch de bezitter persoonlijk kende, bleven zijn vragen om de auto te kunnen (mogen) kopen gedurende vele jaren onbeantwoord. Net zoals elke collectioneur diende ook Jos over een bijzondere discretie en oeverloos geduld te beschikken. Het zou immers nog tot 2016 duren vooraleer Jos de bijzondere TVR kon verwerven.

Decennia verwaarlozing hadden de Grantura in een barnfind staat gebracht en er drong zich dan ook een complete restauratie op. Deze taak was weggelegd voor TVR expert Nigel Reuben, bekend van zijn succesvolle en razendsnelle race Griffiths. Gezien Jos zijn lange staat van dienst als racepiloot, van de 24 Uren van Zolder in de jaren ’70 tot BRAVO kampioen met de TVR 3000 M, bestond het hoofddoel erin om van het n°51 opnieuw een endurance racewagen te maken. De opbouw volgens de FIA Appendix K reglementering zou daarbij toelaten om de oorspronkelijke 1.622 cc motor te vervangen door een krachtigere 1.800cc MG. Als ultiem eerbetoon en extra touch inzake originaliteit werden het oorspronkelijke chassis en koetswerk behouden en gerestaureerd, eerder dan ze weg te gooien en simpelweg te vervangen door nieuwe elementen.





Ardennenoffensief

Na een jaar van restauratiewerkzaamheden brak in het weekend van 16 september 2017 het grote moment voor Team n°51 aan. Niet toevallig werd de Spa Six Hours als race gekozen. Het is namelijk de enige “echte” FIA uithoudingsrace voor GT en sports cars, waarbij er ononderbroken gereden wordt van 16u tot 22u ‘s avonds. Dit in tegenstelling tot de Le Mans Classic of de Sebring Classic, die bestaan uit een opeenvolging van verschillende sprintraces.

Team n°51 bestond uit het rijderstrio en vriendenteam Jos Wymeersch/Luc De Cock/Dorian Kruger, met technische ondersteuning door Nigel Reuben Racing. De trainingssessies op donderdag dienden als shake-down teneinde vertrouwd te geraken met alle eigenheden en het weggedrag van de nieuwe wagen. Op vrijdag volgde een bijkomende leercurve met de avondkwalificaties, die in het donker gereden werden. Na een korte nacht volgde dan het aftellen naar de start van de race op zaterdag om 16u. De kwalificaties hadden n°51 de 102de startpositie opgeleverd, maar in een dergelijk lange raceduur spelen de kwalificatietijden echter niet zo een cruciale rol. Bovendien bestond de ambitie er in de eerste plaats in om de race uit te rijden en zo veel mogelijk raceplezier te hebben. Gedurende zes uren baanden de drie piloten zich gestaag een weg in het dikke startveld van 115 wagens en ze finishten op een 53ste plaats in het algemeen klassement. Hiermee was de missie (de finish halen) meer dan geslaagd en nog diezelfde avond werden plannen gesmeed voor de volgende editie.

Een jaar later trok hetzelfde team weer naar de Ardennen voor een nieuwe Six Hours. Gestart vanaf plaats 98 slaagde het trio er weer in om over de eindstreep te rijden. Met een uiterst verdienstelijke 36ste plaats op 114 deelnemers werd alvast duidelijke vooruitgang geboekt. Helaas viel Team n°51 met een vierde plaats na een Triumph TR4, Morgan en MG B, net naast het klassepodium.





Een zaak van 1.6 seconden



Bij de derde deelname in 2019 verving Tim Joosen Dorian Kruger als derde piloot. In de kwalificaties werden enkele plaatsen gewonnen, om te starten op plaats 89. Na een feilloze race finishte Team n°51 op een opvallende 24ste plaats algemeen en behaalde zo een 100% slaagratio van drie finishes in drie races. Toch zou dit in zekere zin de race van de teleurstelling worden, want Team n°51 strandde in zijn klasse op een vierde plaats, op … 1,6 seconden van de derde geklasseerde Porsche – en dit na zes uren racen!

Door de coronapandemie vond er in 2020 geen actie op het circuit plaats en Team n°51 bleef noodgedwongen twee jaar met zijn honger zitten om revanche te nemen voor de gemiste podiumplaats. Mede door de weerslag van de epidemie bleef het aantal starters in 2021 voor het eerst onder 100 wagens en het ongewijzigde Team n°51 vertrok van plaats 64. Na enkele uren noodzaakte een haperende versnellingsbak voor het eerst een voortijdige staking van de strijd. Op dat moment had Team n°51 gelukkig al voldoende afstand gereden om officieel als 56ste in de uitslag opgenomen te worden.

Podium!

Na de vorige race was de Grantura in 2022 aan revisie toe en Nigel Reuben vond in de aanloop naar de Spa Six Hours zelfs nog even de tijd om het n°51 te showen op de Pre-80s meeting in Newark.

Het raceweekend van 1 oktober startte veelbelovend toen bleek dat de pitbox gedeeld werd met niemand minder dan Jim Farley, President en CEO van de Ford Motor Company en zijn teamgenoot, ex F1-coureur en winnaar van de 1995 Sebring 12 Hours, Eric van de Poele. Het duo, dat samen met een originele collectie Ford GT40 reed, was geïntrigeerd door de Stars & Stripes en Donohue stickers op het dak van de Grantura en nodigde Team n°51 prompt uit op om te komen racen op de Sebring Classic!



Eric van de Poele en Jos Wijmeersch



De training en kwalificaties werden voornamelijk aangewend om de TVR verder in te rijden en “fine te tunen” en zonder risico’s te nemen leverde dat een 64ste plaats op 90 deelnemers op. Voor de race was de teamstrategie ondertussen genoegzaam bekend: op de baan blijven, de voorbijsnellende GT40's vermijden en gelijke tred houden met de concurrenten in de eigen klasse, daarbij geholpen door de 120 liter benzinetank die bijtanken (in een regenrace) overbodig maakt. Tijdens de 120 minuten durende stint was starter Luc De Cock al opgeklommen tot 48ste algemeen en 3de in de klasse. De strategie leek te werken tot de TVR plots last kreeg van motorproblemen. Geluk bij een ongeluk gebeurde dit in de vooraf geplande in-lap, vlakbij de pitingang van het 7 km lange circuit. Het n°51 verdween in de pits en Nigel en Ollie Reuben begonnen aan een stresserende interventie. De minuten tikten genadeloos weg en het leek uren te duren vooraleer Jos weer de baan op kon. Al snel draaide hij gelijke rondetijden als de klasseleider om zo de verloren tijd in de pits weer goed te maken én de derde plaats terug te veroveren. Toen Ollie het stuur overnam was de duisternis al ingetreden en de typische wisselende Ardeense weersomstandigheden maakten zijn taak er niet gemakkelijker op. Geholpen door zijn racevaardigheden en kennis van het circuit kwam Ollie ook snel in het juiste racetempo en alles zag er zeker veelbelovend uit voor de resterende racetijd. Het is bekend dat “to finish first, first you have to finish” en dat is zeker van toepassing in een uithoudings-wedstrijd. De technische problemen sloegen opnieuw toe en dwongen een tweede onverwachte pitstop af. Dit keer parkeerde Ollie de TVR direct in de pitbox en dat is nooit een goed teken. Na een kort beraad bleek de enige mogelijke beslissing om de racehandschoen te werpen en frustatie, ongeloof en teleur-stelling wisselden elkaar af. Uiteindelijk begon Team n°51 dan maar met het inpakken van het materiaal, waarbij niemand nog verder aandacht besteedde aan de monitor met de raceresultaten. We komen volgend jaar wel weer terug …



Nigel Reuben, Jos Wijmeersch, Ollie Reuben en Luc De Cock





Op zondagmorgen viel de regen met bakken uit de donkere lucht wat niet echt bijdroeg om de bedrukte stemming bij Team n°51 te verlichten. Tot plots het nieuws doorsijpelde dat de drie piloten wel degelijk voldoende raceafstand hadden afgelegd om officieel geklasseerd te worden. En bovendien werden ze ook nog eens met een derde plaats in de klasse beloond! Helaas had de prijsuitreiking al zaterdagavond vlak na de race plaatsgevonden. Dus geen champagne, bekers en foto's, maar enkel de officiële uitslag als stil bewijs dat het na alle voorgaande pogingen eindelijk toch gelukt was om een podiumplaats te veroveren.

Na de race kwam de TVRCC UK aankloppen bij Jos om Grantura n°51 op de clubstand te mogen tentoonstellen tijdens de Classic Show in Birmingham in november, waar de (in Jos' eigen woorden) "super speciale echt prachtige TVR …" opnieuw veel bijval genoot.

Wat de onmiddellijke toekomst betreft is de inschrijving voor de Spa Six Hours van 2023 reeds bevestigd. En hoe fantastisch zou het zijn mocht Team n°51 ooit eens kunnen terugkeren naar Sebring? Voorlopig blijft het nog bij een droom, want men mag niet vergeten dat dit stukje TVR geschiedenis volledig geschreven wordt door een bescheiden Belgisch-Engels (familie) raceteam, zonder ronkende sponsornamen of oneindige racebudgetten, maar enkel met pure passie voor het merk en de racebaan. En heel af en toe komen dromen toch eens uit, dus wie weet.



Jo Hemelsoet

Foto's: Jo Hemelsoet, Mike Smith, Peter Grijmans, Jayson Fong, Oliver Edwards en Linda Simpson



